

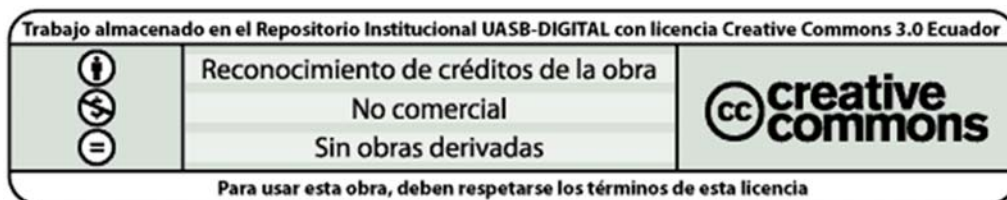
UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR
SEDE ECUADOR
COMITÉ DE INVESTIGACIONES

INFORME DE INVESTIGACIÓN

Aproximación a la aerofotografía de Lima de Walter O. Runcie S.
(1924-1958)

INVESTIGADOR RESPONSABLE
Yuri Marat Gómez Cervantes

Quito, Ecuador
2018



Resumen.

El tema de la investigación es la constitución de una visualidad en el Perú de la primera década del siglo XX desde los cambios urbanísticos de Lima. El trabajo parte de una revisión del Archivo Fotográfico de Walter Runcie (1881-1965) enfocándose en su fotografía aérea de la ciudad. Ante la predominancia de las vistas aéreas de tipo oblicuas, el análisis está centrado en estas imágenes. Son diez tomas elegidas para una aproximación a los cambios que el nuevo aparato (las fotografías desde los aviones) introducen en el modo de ver Lima. Realza la trayectoria de Runcie la coincidencia de su arribo al país en 1924 con la fascinación pública por la aviación y lo que representa, así como en la nueva impronta modernista impulsada por los mandatarios de turno.

Palabras claves.

Walter Runcie, fotografía aérea, visualidad, Lima, urbanismo.

Datos del investigador.

Yuri Gómez Cervantes es investigador y ensayista. Licenciado en sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), con maestría en Estudios de la Cultura, mención artes y estudios visuales, de la Universidad Andina Simón Bolívar – Ecuador. Actualmente integra el comité editorial de la revista OjoZurdo y ejerce como docente en la Universidad de Ciencias y Artes de América Latina (UCAL).

Tabla de contenido

| | |
|---|----|
| 1. Introducción..... | 4 |
| 2. Contexto histórico, Lima en la década de 1920 | 6 |
| 3. Walter Runcie y su aerofotografía en el Perú..... | 12 |
| 4. La aerofotografía y la ciudad de Lima en la obra de Walter Runcie..... | 15 |
| 5. Conclusiones..... | 35 |
| Bibliografía..... | 38 |

Aproximación a la aerofotografía de Lima de Walter O. Runcie 1924-1958

1. Introducción

En la segunda mitad del siglo XIX el Perú comenzó una aparente prosperidad. Las ciudades europeas crecían gracias a la revolución industrial. La escasez de alimentos en las urbes derivó en la necesidad de una producción agrícola extensiva. La insuficiencia de los fertilizantes naturales sacó a flote el guano de las aves del Pacífico como una alternativa. La oferta existente de dicho recurso natural reactivó la economía peruana y permitió cierta estabilidad política. En la década de 1860, el coronel en retiro Pedro Pablo Mariluz intentó persuadir al presidente Ramón Castilla (1797-1867) de que era necesario un servicio fotográfico nacional que acompañara al presidente en sus viajes y documentara tanto a criminales como a la infraestructura de interés público. Una semana después, un civil que respondía al nombre Juan Fuentes envió una solicitud similar, restringiendo su servicio a la fotografía criminalística.

Ninguno consiguió su cometido. El daguerrotipo era un aparato común para entonces. Ya en 1842 Maximiliano Danti había desembarcado en el Calló para ofrecer sus servicios de daguerrotipista al público en general. Nada próximo al temor de la novedad subyace a la negativa del Estado.¹ De hecho, Mariluz entregó un álbum con fotografías de tipo y de figuras públicas que incluyó registros del propio Castilla. Pero aquí importa un tema distinto: la idea del recurso fotográfico para garantizar el orden social. En Francia, el servicio fotográfico policial data de 1872, con el discurso de la antropología criminológica que subordina los aspectos psicológicos de las personas a los aspectos físicos. De ahí que:

bajo la dirección de Alphonse Bertillon, médico de profesión, comenzó a usar la descripción antropométrica (quince medidas por individuo que daban veinticinco combinaciones antropométricas), que se sumó al registro fotográfico. En este ámbito, el uso de la fotografía tuvo dos propósitos específicos: por un lado, la identificación del delincuente en todos sus aspectos psicofísicos, particularmente del reincidente; por el otro, la descripción del tipo criminal. (Giraud y Arenas 2004:136)

En Europa, la ciencia —al amparo de la corriente positivista— y la fotografía entablan una relación, que se expande a la etnografía y a la psiquiatría durante la segunda mitad del siglo XIX. En el Perú, por la negativa a Mariluz y Fuentes, uno induce la

¹ De acuerdo con Rosas (1969), Castilla derivó las solicitudes a las autoridades correspondientes.

ausencia de esta relación durante la década de 1860. Seis décadas después de lo narrado, el presidente peruano Augusto B. Leguía (1863-1932) reconocerá la oportunidad de la fotografía al servicio del sector público. En 1924, el gobierno contrata a una compañía norteamericana, la productora C.L. Chester, para la filmación de las islas guaneras, el trazo del Ferrocarril Central y las zonas de sembrío del algodón y azúcar en la Costa Norte. En la misma época, se aprovecha la aviación para el registro fotográfico desde el aire a zonas urbanas y rurales.

Besse (2003) sostiene que la nueva condición de registro aéreo que proporciona la cámara produce un ordenamiento nuevo de la superficie, ya sea físico o social, o ambos. La emergencia de un pensamiento nuevo sobre la superficie terrestre que “no se limita a señalar la existencia de las apariencias paisajísticas del mundo, sino que demuestra la consistencia de esas apariencias y, por decirlo así, su sustancialidad. La superficie de la tierra es una realidad en sí misma, y como tal puede convertirse en objeto de un estudio específico” (Besse 2003: 337). El cambio de actitud desde la esfera político-administrativa proviene de la emergencia de otro sentido común en la sociedad peruana, vinculado con una racionalidad distinta a la del siglo XIX: el país vivía otro ímpetu modernista, al amparo del positivismo, y en dependencia económica y política con el capital extranjero.

En breve: hay un reconocimiento —ya implícito, ya explícito— de la visualidad como medio de pertenencia en el mundo. El uso de la fotografía podría expresar su imbricación con el ímpetu modernizador de Leguía, y, por tanto, propia de este nuevo momento en la historia nacional. En tanto, lo visible puede permanecer oculto o expuesto a la mirada hasta su aprehensión e integración en nuestra vida cotidiana. La aerofotografía constituye una peculiaridad del espacio a través del registro premeditado de porciones de superficie que produce diferenciaciones manifiestas en diferentes temáticas. Las fotos direccionan nuestra percepción y “ello implica, entre otras cosas, atender, fijarse, concentrarse, identificar, buscar y encontrar datos, elementos u objetos que previamente hemos predeterminado” (Silva 2016: 511).

En el caso peruano, una distinción temática importante aparece en el registro entre lo urbano y lo no urbano, ya que, como se sustentó en un trabajo anterior,² la construcción del paisaje a principios del siglo XX pareciera constituirse en oposición a lo urbano antes que en su valoración intrínseca. En ese sentido, Lima, la capital del país, adquiere una

² Al respecto, véase Gómez Cervantes (2015).

preponderancia, reforzando su posición de poder. Por ejemplo, un punto en común entre las publicaciones³ de la primera mitad del siglo XX fue la aceptación de tres regiones geográficas (Costa, Sierra y Selva) ordenadas jerárquicamente según las características de sus entornos físico-naturales. Sin embargo, en esta división tripartita, como sostiene Vich (2010), la Costa, en especial Lima, se ha convertido hasta la actualidad en la medida de comparación para la Sierra y la Selva, debido a un supuesto valor superior.

El presente informe explora los cambios sociales imbricados con la visualidad, en medio de la consolidación hegemónica de Lima. En la búsqueda de su objetivo, aborda el fenómeno de la aerofotografía urbana de la capital desde la obra de Walter O. Runcie Stockhausen (1881-1965). Una figura significativa en la historia de la aviación peruana, pues contribuyó al registro aéreo de las principales obras y eventos nacionales en un contexto de transformaciones profundas, como lo fue el Oncenio de Leguía. El Archivo Fotográfico Walter O. Runcie (AFWOR) cuenta con un total de 3,842 fotografías organizadas en 18 álbumes originales, todas ellas digitalizadas para evitar su deterioro por el paso del tiempo; no obstante, aún hay fotos y negativos sin catalogar. Los registros son de temáticas diversas: el arbitraje Pershing, la construcción del Ferrocarril Central, el proyecto de irrigación Olmos, capturas del vasto territorio nacional, etc. Para los intereses de la investigación, el trabajo de archivo se circunscribió a la selección de las fotos más ilustrativas para el análisis de un total de 517 registros aéreos de Lima⁴.

El autor agradece al Archivo Fotográfico Walter O. Runcie (AFWOR) por la hospitalidad, el interés y la disposición para el desarrollo de la investigación. Las fotos son propiedad exclusiva del Archivo Fotográfico Walter O. Runcie. La autorización de su uso solo alcanza a la elaboración del presente informe.

2. Contexto histórico, Lima en la década de 1920

En 1924 transcurría el segundo gobierno de Augusto B. Leguía, mejor conocido como el Oncenio por su duración ininterrumpida en el poder cuando Runcie regresó a Lima bajo un contrato entre la productora C.L. Chester de New York y el Estado peruano. En esta oportunidad echará raíces en un país que experimentaba “un período excepcional

³ Entre ellas: *Elementos de geografía científica del Perú* (Miró Quesada 1925), *Geografía económica del Perú* (Romero 1930) y *Geografía del Perú* (Paz Soldán 1943).

⁴ Catalogadas como WORS 06 A (222 imágenes), WORS 07 A - individuales (166), WORS 11 A (22), WORS 12 A (72), WORS 14 A (234), WORS 17 A (139).

dentro de la historia peruana contemporánea. En ella se desarrolló el primer intento de modernización consistente, la expansión del Estado, el cambio de hegemonía imperial —de la dominación británica a las norteamericanas—, etc.” (Manrique 2018: VII).

Aunque proviene de los grupos de familias que ostentaron el poder a través del partido civilista desde 1895, Leguía es “un hombre político más o menos distinto, sin título universitario y relativamente alejado de las familias oligárquicas tradicionales” (Luna 2018: 38). Oriundo de Lambayeque, desarrolló una próspera actividad comercial y de representación de compañías extranjeras en los países andinos. Más allá de su éxito empresarial, el matrimonio con Julia Swayne, hija de una importante familia dedicada a la agricultura en la Costa Norte, será el factor determinante para su ingreso al entorno civilista.⁵ De ahí que algunos autores (Manrique 1995, Mc Evoy 1997 y Luna 2018) sostengan que el Oncenio fue la expresión de una facción con origen en el interior del partido civil antes que una ruptura radical.

Los indicios de cierta continuidad podrían hallarse en la orientación económica y política. Por ejemplo, desde sus primeros cargos públicos en 1903, pasando por su gobierno de 1908 a 1912, hasta los años de la Gran Guerra (1914-1918), Leguía sostuvo algunas ideas y políticas contrarias a los sectores más conservadores de su partido, como su propuesta de un Estado regulador e interventor de la economía. No solo eso, Luna (2018) nos recuerda que su defensa al endeudamiento internacional del Estado para la ejecución directa de obras —rasgo característico del Oncenio— era una tesis defendida desde su época como funcionario del gobierno de José Pardo y Barreda (1904-1908). No obstante, en su campaña electoral de 1919, Leguía construyó una imagen de renovación en oposición al civilismo. A pesar de su victoria, atemorizado por un posible desconocimiento de la oposición, realizó un golpe de estado con apoyo de la Fuerza Armada. A diferencia de su primer periodo, hasta su derrocamiento en 1930 buscará la edificación de una Patria Nueva por medio de una reforma política que desmonte el poder de las grandes familias, dejando intacta su base material.

Leguía no dudó en el uso de “la deportación, el otorgamiento de trabajos pagados por el Estado en el extranjero, etcétera, para contrarrestar así a quienes consideraba sus adversarios y lograr avanzar en sus planes” (Hamann 2015: 117). El Oncenio se caracterizó también por una serie de reformas a favor de las comunidades indígenas con

⁵ Para Muñoz (1997) esta élite instaurada entre 1895-1919 es un bloque heterogéneo y de frágil cohesión: familias con éxito económico e influencia política, sectores medios profesionales y familias que mantuvieron el prestigio ganado durante el siglo XIX mediante la política y los cargos públicos.

resultados disímiles y, a veces, contradictorios. El discurso crítico sobre la condición de esta población terminó absorbido en una orientación populista y paternalista en torno a la figura del mandatario, a partir de su fraudulenta reelección de 1924. Por otra parte, como sostienen varios autores⁶, la denuncia de la explotación del indio y el problema de la propiedad agraria nunca afectaron en la práctica a los terratenientes. Situación similar ocurrió con el resto de las actividades productivas:

Aparte de las exportaciones primarias que la guerra mundial había propulsado hasta elevados niveles, la puesta en aplicación de la política leguista abrió o consolidada otros sectores de actividad: las obras públicas, la construcción urbana, el saneamiento de las ciudades, los proyectos agropecuarios y de irrigación, etc., con intervención del Estado. El financiamiento de estas operaciones, el crecimiento del presupuesto estatal y el recurso a los empréstitos al extranjero, se constituyeron en yacimientos de beneficios para una comunidad financiera que, desde inicios del siglo [XX], se afianzaba paulatinamente. (Luna 2015: 65)

Quizá esto expresa uno de los principales rasgos del régimen de la Patria Nueva: la difusión de un discurso nacionalista que estilizaba un glorioso pasado incaico e ignoraba el presente del indio, mientras promovía los intereses estadounidenses no solo en las actividades financieras, sino también en las industrias y empresas que ejecutaron las obras del gobierno. Este flujo de capital foráneo que impulsó la actividad económica nacional desplegó un escenario favorable para el desarrollo urbanístico de las principales ciudades. Lima fue su principal interés en tanto escenario ideal para

poner en práctica tres de los principales objetivos de su política gubernamental: la centralización política del Estado, el desarrollo de una demanda de consumo básicamente “urbana” para dinamizar la oferta industrial y comercial capitalista, y el desarrollo de nuevas estrategias de simbolización de un poder moderno y cosmopolita. (Ludeña 2002: 54, énfasis del original)

El principal cambio fue la expansión urbana en dirección al mar. Bajo la dirección de Leguía se proyectaron y construyeron avenidas fuera del perímetro histórico de la ciudad. Ello generó la lotización y apertura de nuevas urbanizaciones. En 1921 se inauguró la avenida Leguía en dirección a los balnearios del Sur. En 1924 se construyó la avenida Progreso, conectando la capital con El Callao, ubicado al Oeste. Por último, se inició la avenida Costanera, que conecta La Punta con La Herradura. Las tres vías funcionaron como ejes axiales que trazaron “el *ratio* de expansión de la ciudad en el cual se realizaría el asentamiento de la capital en las décadas futuras” (Hamann 2015: 155). Las avenidas permitieron la aparición de nuevos espacios residenciales que, acorde con

⁶ Véase, (Rengifo (2018), Heilman 2018, Ben 2018 y Ramón 2013).

Ramón (1998), dejaron de definir el estatus social según la vivienda, dando paso a zonas residenciales en base al ingreso y el reconocimiento social.

En efecto, las poblaciones de bajos recursos quedaron abarrotadas en las casas del centro histórico o desplazadas a barrios como La Victoria (1896). Mientras tanto, Miraflores y Barranco se consolidaron como residencias para sectores acomodados. En consecuencia, el Centro Histórico quedó redefinido como el espacio del poder político y de oficinas comerciales (Ludeña 2002: 56). Entre ambos puntos aparecieron nuevas ofertas residenciales, como Santa Beatriz, en 1921, y algunos barrios que terminaron conformando el distrito de San Isidro, en 1931. La ejecución de las nuevas vías de circulación incluyó el emplazamiento de parques, plazas y paseos, espacios fuera del perímetro tradicional con la intención de oxigenar y afirmar otra estética urbana. Hamann (2015), García (1980) y Ludeña (2002) consideran que Leguía sentó las bases del desarrollo urbanística de la capital por varias décadas, incluyendo la masiva dinámica migratoria del campo a la ciudad. Por ejemplo, Ludeña afirma que:

Durante el oncenio leguista, Lima no sólo vive un proceso de expansión acelerada, sino que consolida su papel de ciudad centralista y concentradora de los recursos económicos, la producción industrial y comercial, así como de la base administrativa y los principales servicios educativos y hospitalarios del Perú. Todo el programa de transformación urbana ejecutado por Leguía estaba dirigido a fortalecer precisamente este rol centralista de Lima y la condición de ser la ciudad excluyente de entrada y salida del comercio internacional peruano. (Ludeña 2002: 55)

Quizá lo más destacable en las décadas posteriores sea la inserción del movimiento moderno en su estilo internacional, la expansión del crecimiento urbano sobre el nuevo perímetro de Lima y “la influencia de la arquitectura de los rascacielos norteamericanos de los años 30, con sus formas simétricas, escalonadas y verticalistas” (García Bryce 1980: 150). Recién a fines de la década de 1940 estas orientaciones constructivas modernistas comenzarán a intervenir el centro con algunos edificios de uso mixto (vivienda y negocio) o de carácter público. El Oncenio persiguió la edificación de una capital “moderna para un ciudadano modelo, que elevase al Perú al nivel de las naciones cosmopolitas” (Hamann 2015: 96). En esa línea, la modernización implícita en el proceso urbanístico intentó redefinir al individuo guiándose por los atributos asociados con la raza blanca de ascendencia occidental: el respeto al amor, el trabajo y las leyes, mentalidad racional y sensibilidad burguesa, entendida como “un comportamiento y el cultivo de un gusto estético que denominaban más ‘refinado y delicado’” (Muñoz 1997: 67). Pero este no fue el único medio para una modernización profunda de la sociedad. El

fomento de las avenidas manifiesta un interés por la conectividad. Los estudios tienden a explorar las implicancias de las vías férreas y las carreteras en las sociedades provincianas, en tanto conexiones al interior del país y no necesariamente con Lima.⁷ Aquí importa aproximarnos a un fenómeno distinto: el incentivo a la aviación, que bosqueja la articulación de la capital con el resto del país. Su historia en el Perú comienza poco antes del Oncenio y la expansión urbanística. En 1910 se fundó el Aero Club Peruano y La Liga Peruana Pro-Aeronavegación, iniciativas privadas dedicadas a la adquisición de aviones, el entrenamiento de pilotos y su difusión a nivel nacional. Todas tuvieron una corta existencia, hasta el inicio de la Gran Guerra (1914-1918). Si bien el presidente Pardo fundó el Servicio de Aviación Militar en enero de 1919, en solo siete meses Leguía tomó el poder de facto y asumió como propio el fomento de la nueva tecnología que se desplegaba por el aire.

El temprano papel de algunos aviadores peruanos, como Jorge Chávez al cruzar los Alpes (1910), sembró el anhelo de transferir el progreso al interior del país, posibilitando la superación de las brechas geográficas⁸ y reforzando “la cosmovisión occidental sobre la Sierra y la Selva como atrasadas y retrógradas” (Hiatt 2016: 114). Este deseo redefinió la organización del espacio nacional y consolidó la centralidad de Lima. Desde los primeros servicios comerciales en 1928, la capital fue el centro de operaciones y el punto de conexión para cualquier destino al interior, así como al extranjero. Los usuarios reconocieron la ventaja de los vuelos comerciales por la reducción del itinerario de viaje tomando como punto de partida Lima en dirección a otro punto del país, nunca en sentido contrario.

La atracción sobre el nuevo espectáculo traspasó los límites de sus usuarios: “[los] artículos y las fotografías captaron la diversidad de gente que inundaba los campos de aterrizaje y las miles de personas atraídos a las calles por la vista y el sonido de los aviones” (Hiatt 2018: 90). Los vuelos seducían la imaginación sobre una supuesta inserción en los acontecimientos universales, porque la tecnología era la “encarnación material de la racionalidad, el método científico y la subyugación de la naturaleza por parte del hombre. En formas importantes, tecnología y modernidad son dos caras de la misma moneda” (Hiatt 2016: 4). Que no extrañe, pues, encontrar en la opinión pública

⁷ La literatura al respecto es muy variada; sobre la Sierra Central véase Deustua (1994) y sobre las implicancias del ferrocarril en la Sierra Sur véase Renique (1980). Mientras tanto, Meza (1999) provee de un estudio específico respecto a las carreteras durante el Oncenio

⁸ Hiatt (2016) también sugiere que durante el Oncenio hubo una motivación adicional: la reivindicación histórica de la nación ante la victoria chilena en la Guerra del Pacífico (1879-1883)

del momento una apuesta por la aviación como instrumento para la regeneración de una sociedad fuera de la modernidad. Sin embargo, esta empresa encontró sus propios obstáculos, no en los sectores premodernos, sino en los mismos sectores asumidos como modernos de la sociedad nacional. En ese sentido:

la fascinación por la aviación ocultó graves dificultades de una iniciativa que requería tanto de experiencia técnica como recursos económicos para implantar un programa aéreo nacional. [...] la aviación desenmascaró la posición paradójica del Perú frente a la modernización occidental. [...] los modernizadores peruanos ya se concebían a sí mismos como parte de la emocionante corriente de la historia universal enmarcada por la aviación, pero [...] lamentaban su estado atrasado y su lugar marginado en la escena mundial. (Hiatt 2018: 83)

El desarrollo de la aviación expuso la precariedad del proyecto de Leguía y la élite nacional: un intento frustrado de copiar una modernidad ajena. El modelo original planteó la constitución de una sociedad racional en función de las necesidades de un capitalismo enrumbado en el motor de la industrialización. En contraste, según Muñoz (2001), en el caso de la Patria Nueva, la modernización tomó una orientación contraria a una tradición colonial que desatendía el trabajo, fomentaba la sensualidad y conservaba una organización señorial. La élite nacional, con su mentalidad positivista, apostó por la ciencia y la tecnología como elementos necesarios para el alineamiento del país con la experiencia moderna, principalmente europea. De ese modo, según Dagicour (2014), la Patria Nueva estuvo orientada hacia un ideal de progreso material y grandeza nacional que dependía del consumo de las predominantes tendencias extranjeras.

En los hechos, “las élites peruanas a menudo asumían la existencia de un original occidental y luego no veían con buenos ojos lo que percibían como su sustituto andino inferior. [...] La aviación aparentó seguir este patrón: primero en otra parte, luego, en Perú; primero el modelo occidental, después el sustituto andino” (Hiatt 2016: 14). Empero, la fe en la universalización y el progreso de la tecnología de la aviación “casi nunca se refería a la composición étnica del país. Con excepción de la descripción de la geografía, había poco específicamente andino en el debate” (Hiatt 2018: 1992). Lo indígena quedó fuera de la historia universal y al margen del ímpetu del progreso. En consecuencia, la alternativa para el progreso del indígena en la política oficial comprendía el abandono de su indigenidad, ya que esta era entendida como intrínsecamente contradictoria al progreso.

La experiencia de la aviación muestra como la modernidad jerarquiza las sociedades no occidentales. Así, los reclamos por falta de recursos para un impulso serio

de la aviación hablan sobre un deseo, “a veces no más que una *performance* que ocultaba otra realidad” (Hiatt 2018: 105). La precariedad funciona como síntoma de una contradicción más profunda al interior de la sociedad. A diferencia de los modelos originales, la ciencia y la tecnología no operaron en el Perú para el perfeccionamiento de sistemas que estimulen cambios en la sociedad (Drinot 2011), mucho menos para el desarrollo material que contribuya a una organización racional de la sociedad (Aguirre 2005). Sin embargo, las élites aprovecharon el discurso predominante sobre la tecnología para incorporar la aviación dentro de las acciones del Estado. Progresivamente, algunos gobiernos tomarán un rol protagónico en el impulso de la aviación, aunque existieron ciertos escollos en el camino como el presupuestal.

En 1923, la Escuela de Aviación promovida por Leguía ocupó un nuevo terreno en Surco, dando paso a la inauguración de la Escuela de Aviación Militar Jorge Chávez. Un año después, “el ejército se encargó del programa cuyo nombre cambió de Servicio de Aviación Militar a Arma de Aviación. Cinco años más tarde se fusionó el Cuerpo de Aviadores Navales con el Arma de Aviación del Ejército para formar el Ministerio de Marina y Aviación”. La aviación seguía despertando el interés público. Los diarios publicaban fotos de los pilotos junto a sus máquinas, además de fotos aéreas que “ofrecían una novedosa perspectiva de una ciudad que experimentaba cambios drásticos, incluyendo la construcción de nuevas calles, plazas, monumentos y otros proyectos públicos apoyados por Leguía” (Luna 2018: 90). Este era el Perú que encontró Runcie cuando a los 43 años regresó al Perú y, “en plena madurez, este fotógrafo inquieto y aventurero echó aquí sus raíces, se casó y tuvo descendencia” (Niño de Guzmán 2012: 68).

3. Walter Runcie y su aerofotografía en el Perú⁹

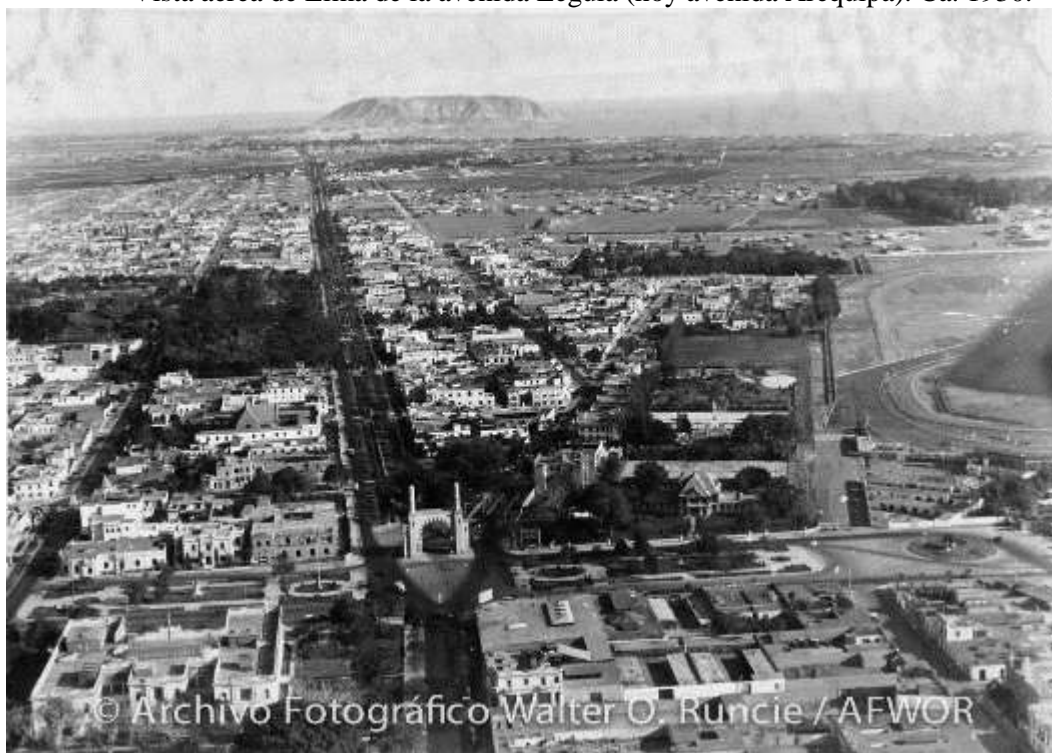
Hijo de Walter Runcie, oriundo de Escocia, y Caroline Louise Stockhausen, de origen alemán, nuestro fotógrafo nació en Ulster Spring, Trelawny, Jamaica, en 1881. Poco se sabe de su infancia. Por una entrevista en la revista *Cahuide* (1951) sabemos que creció en la isla caribeña, en donde a temprana edad incursionó en los negocios acompañado por sus tíos. No obstante, su destino sería otro. A los 15 años migró a Estados Unidos, después de un corto viaje por el Caribe, para estudiar mecánica (Chicago) y

⁹ Para la biografía recurro principalmente a la cronología incluida en *Intensidad y altura. Aerofotografía y mirada interior en la obra de Walter O. Runcie* (2012), salvo remisión a fuentes adicionales.

electricidad (Filadelfia), costeándose la subsistencia como operador de cinematógrafo y fotógrafo en periódicos locales. Quizá hoy en día por la especificidad de cada uno de dichos trabajos parezca algo extraño, pero a principios del siglo XX había una relación estrecha entre la formación técnica que adquirió Runcie y sus intereses profesionales: muchos fotógrafos y cinematógrafos exploraron innovaciones en sus aparatos y sus procesos de reproducción de imágenes. La relación entre su formación profesional y su formación técnica derivará más adelante, entre 1924 y 1940 en innovaciones fotográficas y en otros artefactos de uso práctico. Sus aprendizajes no estuvieron del todo desconectados.

Imagen 1

Vista aérea de Lima de la avenida Leguía (hoy avenida Arequipa). Ca. 1930.



Fuente: AFWOR

No solo recibió formación profesional en fotografía y cinematografía en los Estados Unidos, sino también en aviación. En 1907 está instalado en Chicago y se incorpora al Aero Club de Illinois. Este nuevo interés pasó a convertirse en una vocación: llegó a participar en el Aero-Club de France, siendo el miembro No 8. En 1915 combinó su interés por la aviación con la fotografía y el cine: empezó a filmar documentales por todo el mundo para la compañía C.L. Chester Productions hasta mediados de 1920. En los próximos nueve años se dedica a esta actividad, con excepción de su trabajo como

corresponsal fotográfico en la Primera Guerra Mundial en 1917. Su primera visita al Perú la realiza a finales de la década de 1910.

En 1924, el gobierno de Leguía contrató a C.L. Chester Productions por tres años para la filmación de algunas zonas de interés nacional¹⁰. En los mismos tres años inspeccionó los Valles de la Costa Norte del Perú para el proyecto de irrigación de Olmos y realizó los levantamientos aerofotogramétricos de las ciudades del país para la Marian del Perú, entidad responsable de la aviación. Asimismo, registró el arbitraje John Pershing entre Perú y Chile (1925). Todo indica que la fotografía aérea sirvió para el registro y la difusión de actividades políticas o difusión de nichos de interés para las actividades comerciales. La afinidad y cercanía de Leguía con la cultura y las empresas estadounidenses es conocida. En el archivo existen fotografías del presidente en actividades públicas y también de su vida privada. Estas últimas importan más porque expresan la cercanía entre ambas figuras.¹¹

Sería apresurado limitar las posibilidades de Runcie a esta relación, ya que durante el Oncenio también brindó servicios a innumerables empresas privadas, entre ellas la Standard Oil Co. de Perú (1926) y la Cerro de Pasco Co. (1927). Aprovechó el impulso a la aviación nacional, convirtiéndose en una figura destacable para su historia: en 1925 transportó el primer correo aéreo de Lima a Chiclayo y en 1927 dirigió el departamento de fotografía de la Escuela de Hidroaviación de Ancón. En el apogeo de las publicaciones gráficas de gran formato, Runcie, junto al piloto Elmer Faucett y el fotógrafo Harry Watkins, trabajaron para la Commercial Photographers, propiedad de la revista *The West Coast Leader*, en donde aparecerán fotografías de su autoría. Esto nos hace entender que el campo de la aerofotografía fue expandiéndose a las necesidades de un capital internacional interesado en los recursos naturales.

Las actividades en paralelo a su trabajo para el Estado indican que el aviador y fotógrafo identificó una atractiva oportunidad en el Perú, lo que lo motivó a brindar servicios independientes. En 1931, poco tiempo después de la caída de Leguía, fundó la empresa W.O. Runcie y expandió sus actividades comerciales. El contacto en los años anteriores con otros expatriados estadounidenses y británicos, como Harold B. Grow¹² o

¹⁰ En particular: las islas guaneras, el trazo del ferrocarril central y algunas zonas al norte del país dedicadas a la producción algodonera y azucareras.

¹¹ Agradezco a Carlos Runcie Tanaka y a Frank Sotomayor, ambos del AFWOR, por llamar la atención sobre este importante detalle.

¹² Fue encargado de la reorganización del Servicio de Hidroaviación de la Marina del Perú.

Elmer Facucett,¹³ entre otros que conservó en el extranjero, “le valieron ser buscado siempre por cuestiones profesionales cada vez que venía al país una misión científica o comercial” (Runcie Tanaka 2012: 14). En 1935 fundó la casa de fotografía Runcie Graphs, dedicada a las copias fotostáticas y a los fotomurales. Siguió trabajando incluso a la edad de 61 años, en colaboración con otros pilotos extranjeros, capturando vistas aéreas de la ciudad para el Servicio Aerofotográfico Nacional (SAN)¹⁴. En estas imágenes se aprecia los cambios en el trazo urbano iniciado por Leguía: nuevas urbanizaciones y edificios por toda la ciudad.

Runcie fallece a los 86 años en Lima, el 21 de setiembre de 1966. El carácter empresarial quedó plasmado en todas las actividades que emprendió. Así retrató casi todo el país, interesándose desde el “inicio por los habitantes y sus costumbres, pero ciertamente fue el Perú, como realidad de contrastes extremos e inigualables, el que lo subyugó” (Villacorta 2012: 17). En 1942, sus negativos pasaron al SAN y a *The West Coast Leader*. Pero existe un archivo personal en custodia de la familia, así como imágenes dispersas en distintas publicaciones gráficas. Sin duda estamos frente a una vida asociada con procesos trascendentales para la historia nacional del Perú, entre ellas el desarrollo urbano de las ciudades.

4. La aerofotografía y la ciudad de Lima en la obra de Walter Runcie

El interés por el registro de la ciudad es de larga data. En los primeros mapas urbanos la representación geométrica abarca toda la ciudad como superficie desde una perspectiva vertical imposible para el ser humano. Se aprecia cada detalle reconociendo la imposibilidad de ubicarse en el punto vertical del registro. De modo que ahí donde “no hay vista, [...] tampoco hay ciudad. La ubicuidad total que ofrece esta representación expresa [...] que esta ciudad es un mero espacio gráfico” (Besse 2003: 343). Por su parte, en la pintura panorámica europea del siglo XVI la ciudad “se presenta como una elevación, una vista frontal: la mirada permanece anclada en el suelo, la ciudad está [...]

¹³ Nacido en Estados Unidos, llegó al Perú en la década de 1920. Primero invirtió en la industria aeronáutica, fabricando aviones Stinson para, después, fundar una aerolínea comercial nacional.

¹⁴ Entre algunas de las expediciones extranjeras en donde colaboró destaca la expedición por el Perú de Shippee-Johnson en 1931, en donde trabajó como cameraman y fotógrafo a ras del suelo. Asimismo, en 1937 participó en la expedición Hayden Planetarium-Grace al encuentro del eclipse solar total. En 1940 acompañó la expedición de Michael Lerner Perú-Chile dedicada a la recopilación de información sobre especies de agua salda. De todos estos trabajos resultaron documentales de valor científico e histórico. Para mayor información sobre estas y otras expediciones, véase: <https://walteroruncie.wixsite.com/walteroruncie/films>

pero solo se ven sus primeros edificios, los otros permanecen ocultos” (Besse 2003: 342-343). Una muestra contemporánea de lo anterior son los lienzos de Enrique Polanco quien retrata Lima desde su ubicación sobre el terreno, destacando la elevación de algunas construcciones que muestran parcialmente la ciudad. Estos fueron, por mucho tiempo, los principales medios para mirar las ciudades.

Imagen 2
Plano de Lima 1613.



Fuente: reconstruido en 1945 por Juan Bromley, en Gunther (1983)

A fines del siglo XVIII los vuelos en globo aerostático coincidirán con la emergencia de la perspectiva de vista de pájaro, es decir, una imagen de la ciudad desde un punto de vista humano desanclado del suelo. Pronto aparecerán las primeras pinturas con vistas generales de las ciudades. En el caso francés, Victor Navlet presentó por primera vez una de París en la Exposición Universal de 1855, convirtiéndose en todo un espectáculo (Besse 2003). Sin embargo, estas tempranas experiencias visuales todavía carecían de un cariz autónomo: atrapadas entre la representación geométrica y la panorámica, a la vista de pájaro le faltaba una técnica de registro directo¹⁵.

¹⁵ El retratista, por lo general, “se basa en un plano *geométrico* que transforma en una perspectiva al situar muy alta la línea del horizonte. En una fase sucesiva después de un largo trabajo de localizaciones y de bocetos sobre el terreno, traza, sobre esta retícula, los alzados de los bloques de casas, jardines, plazas y principales edificios de la ciudad, pretendiendo que se encuentra en un globo o que está situado en un lugar

La temprana fotografía desde el globo aerostático tendrá que sortear algunas dificultades tecnológica para ajustar la precisión de la cámara.¹⁶ Por ejemplo, la fotografía aérea de Boston (1860) de James Wallace Black (1825-1896) requirió un cable a tierra que garantizara la estabilidad del globo, aunque solo una de las ocho tomas resultó de calidad aceptable. Otras dificultades fueron el tiempo invertido en cada sesión y la obtención de placas de vidrio. Esto motivó el uso de palomas mensajeras con cámaras muy ligeras que tomaban fotos cada medio minuto mientras volaban en línea recta; sin embargo, el uso de aves trajo la imprevisibilidad de su trayectoria y de las tomas. Todos estos impases repercutieron en el poco interés del público por estas imágenes durante la segunda mitad del siglo XIX.

La aerofotografía se consolidó con la Primera Guerra Mundial. Los aviones permitieron colocar las tomas a la altura deseada, facilitando una visión libre de obstáculos para el observador, con una estabilidad imposible de conseguir en un globo aerostático. En efecto, el avión garantizó una calidad descriptiva a la aerofotografía, convirtiéndola en un proceso mecánico fundamental para la identificación del enemigo, y su posterior aniquilamiento; asimismo, envistió las tomas de una supuesta neutralidad, ya que en la guerra todo funciona siguiendo una cadena de mando: el piloto y el fotógrafo dependían de las órdenes de un militar de grado superior, que probablemente descartaba o seleccionaba las imágenes según criterios bélicos. Quizá sin pensarlo, la aviación militar condujo a la perfección de la aerofotografía como una tecnología de representación de la superficie.

En la década de 1920 este tipo de imagen será adoptada por la geografía y la arqueología. En la planificación urbana, su consolidación fue paulatina. Las revitalizaciones de ciudades estadounidenses a fines de la década del cuarenta estimularon “las actividades de planificación de la ciudad para el uso eficiente de la fotografía aérea” (Bill: 1951: 760). El incremento de esta necesidad llevó a que la Universidad de Harvard publicara *Aerial Photography in Urban Planning and Research* (Branch 1947), como un esfuerzo por familiarizar la fotogrametría en la planificación urbana. No obstante, ya existían registros aéreos de las ciudades desde muchas décadas

muy elevado. El hiperrealismo de estas vistas aéreas no consigue esconder que han sido construidas a partir del dibujo” (Besse 2003: 345-346).

¹⁶ Formalmente, Nadar (Gaspard-Félix Tournachon) fue el primero que intentó fotografiar desde un globo aerostático la ciudad de París en 1858, pero no ha sobrevivido ninguna de esas primeras placas. Sin embargo, hay una publicación de las memorias de su viaje en globo entre París y Hanover (Nadar 1864), con algunos grabados de sus registros aéreos.

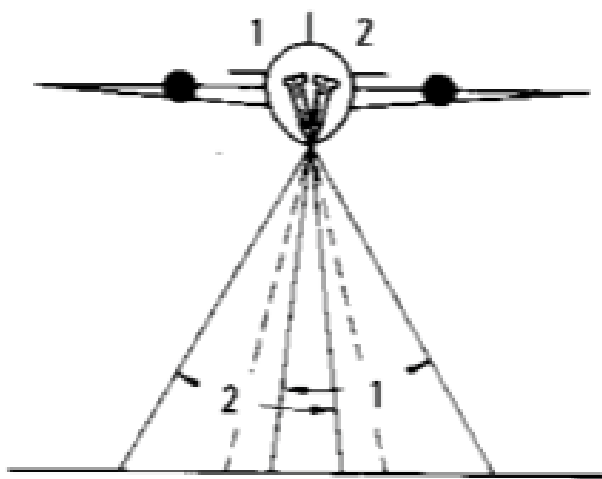
antes, como se ha expuesto. A la incorporación de la aerofotografía como técnica de observación en estos campos de la ciencia subyace una experiencia moderna organizada desde la valoración del distanciamiento físico del observador y su objeto de estudio, producto de una racionalidad cartesiana:

Al igual que la realización del vuelo en sí, la capacidad de ver desde el aire otorgó a las personas un acceso sin precedentes al mundo de abajo, uno que reformuló algunas de las suposiciones básicas de la visión en sí misma. Desde la invención de la perspectiva lineal en el Renacimiento, la experiencia visual se postuló en el modelo de una mirada horizontal dirigida hacia y a través del espacio desde el punto de vista de un espectador humano en pie. Las líneas de visión mantuvieron una cierta estabilidad porque se correlacionaron, aunque en diversos grados de abstracción y extensión geométrica, con la sensibilidad y la fisicalidad de un individuo conectado a tierra. [...] incluso cuando los artistas imaginaban miradas más amplias y más elevadas, como en el caso de una vista de pájaro o un panorama del siglo XIX, finalmente mantenían una sensación de horizontalidad. (Weems 2012: 324)

El significado de la aviación como elemento modernista, por su desarrollo tecnológico, también debe tomarse en cuenta. Enlazados entre sí, la cámara y el aeroplano reforzaron, a modo de una metonimia, la validez cartesiana, junto con la experiencia moderna, implícita en la aerofotografía. De ese modo, aconteció un cambio en la perspectiva visual hacia “el logro de una capacidad predictiva ‘científica’ (para usar la jerga de sus creadores). La fotografía aérea puede verse como el triunfo del realismo aplicado” (Sekula 1975: 36). Pero esta vista ordenada, clara y totalizadora de la superficie no solo incrementó las opciones cognitivas a disposición de la persona, sino que, también, fue conceptualizada como una cualidad estética moderna.

Imagen 3

Perspectiva lineal y aerofotografía (vista vertical alta).



Fuente: <http://www.fao.org/docrep/003/t0390s/T0390S08.htm>

En el Perú, la situación no varió. Muestra de ello sería la propaganda de un semanario local ofreciendo el servicio de registros aéreos con las siguientes palabras: “El levantamiento de planos por medio de la fotografía aérea constituye el medio más eficiente de hacer mapas de ciudades, haciendas y proyectos de ingeniería” (*The West Coast Leader*, noviembre de 1934: 53). Runcie participó activamente en esta nueva visualidad imposible desde la tierra. La indagación en su archivo parte del reconocimiento de sus tomas aéreas de Lima según las dos alternativas que dispone la vista de pájaro.

Una de ellas es la vista vertical alta, caracterizadas por un eje óptico “perpendicular a un plano horizontal de referencia, situado a la altura del terreno fotográfico” (IGAC 1992: 22). La obtención de estas imágenes dependía de vuelos en línea recta a una altitud invariable mientras la cámara realiza un registro cronometrado y constante de tomas de una superficie; una vez concluido el trayecto, el piloto gira y vuela en dirección opuesta, pero en paralelo al desplazamiento anterior. Toda esta rutina está emplazada en una serie de cálculos y porcentajes. Las fotografías, al retratar un área rectangular del territorio, tenían deformaciones en los contornos. Corregir estas deficiencias requería unir las imágenes como en un mosaico, para lo que se precisaba del “establecimiento de coordenadas conocidas, o puntos de contacto, que generalmente tenían que ser prerregistrados por levantamiento de terreno” (Weems 2012: 331).

Hay toda una experiencia visual novedosa en estas imágenes: al desprenderse del suelo y cubrir por completo una porción del terreno, el observador adquiere no solo la capacidad de captar cada detalle sin perder la noción del todo, sino, también, traduce un paisaje en una geometría abstracta sostenida en una planaridad que rechaza todas las propiedades referenciales de la imagen. Si bien la mirada vertical oculta “cualquier postura ideológica en relación con sus fuentes, [esta] permanece implicad[a] por el mismo acto de negación. Uno abstrae estas fotografías a expensas de todos los demás significados, incluido el uso que originalmente tenían” (Sekula 1975: 45). De ahí que uno asuma en este tipo de fotografía aérea cierta objetividad.

Esto explica la utilidad técnica de estas imágenes para la planificación urbana de orientación reguladora, puesto que permite la formación de una idea exacta de todo tipo de emplazamiento y de sus interrelaciones. Los cambios urbanísticos que atravesaba Lima durante el Oncenio facilitaron la introducción de la aerofotografía, décadas después

organizada a través del Servicio Aerofotográfico Nacional.¹⁷ Runcie trabajó en este rubro. Llama la atención, empero, la ausencia de tomas verticales en su archivo personal. Todas habrían terminado en instituciones públicas y privadas con necesidad de ordenar y planificar la ciudad o identificar potenciales inversiones comerciales¹⁸.

La situación cambia con las fotos oblicuas, predominantes en el archivo personal de Runcie. Estas imágenes se caracterizan por la posición de la cámara con inclinación de 30° o 60° delineando una trayectoria del punto de vista distinta a la vista vertical, con 45°. En ese sentido, “la captura de vistas aéreas oblicuas se asemejaba más a prácticas visuales convencionales, porque el fotógrafo apuntó una cámara de mano desde las ventanas laterales especialmente agrandadas del avión mientras seleccionaba el encuadre, el ángulo y el enfoque de cada imagen individualmente” (Weems 2012: 331). En oposición a las verticales, estas fotografías no requieren de mucha altitud, generando otra aproximación a los objetos. De esto da cuenta el testimonio de un artífice que participó en las primeras incursiones aerofotográficas durante la Gran Guerra:

La impresión fotográfica aérea vertical promedio es conocida [...] como una imagen poco interesante y poco impresionante [...] La imagen aérea oblicua, especialmente cuando se toma desde una altitud baja, es más comprensible, y a veces se producen sorprendentes efectos pictóricos. Las fotografías verticales hechas en un día por los escuadrones de bombardeo ocasionalmente presentan algún interés espectacular y dramático adicional a su valor como registro de una incursión de bombardeo. (Steichen 1919: 34, en Sekula 1975)

La toma oblicua gravita hacia una experiencia humana en resistencia a la abstracción, entrampada en una tensión entre dos tradiciones. De una parte, en la fotografía de paisaje a través del deseo oculto en el referente de la mirada, ya que “mirando hacia abajo desde los vertiginosos y extraños ángulos creados por tales dinámicos patrones de vuelo, los espectadores experimentaron relaciones visuales

¹⁷ Fundado en 1942, el Servicio Aerofotográfico Nacional (SAN) para la elaboración de cartografías, catastros urbanos y rurales, prospección de recursos extractivos, estudios topográficos y de infraestructura, entre otros servicios. Importa aclarar que los registros verticales tienen ciertas restricciones, siendo difícil su aplicación en épocas de lluvia, así como en “las horas extremas, ya sea muy temprano o muy tarde no son muy funcionales porque las sombras son demasiado largas y reducen las posibilidades de reconocimiento del territorio” (Roca 2011: 84). En consecuencia, en las actividades de planificación y prospección del SAN las vistas oblicuas son igual de importantes, albergando fotos de este tipo.

¹⁸ Información proporcionada por Carlos Runcie Tanaka y Frank Sotomayor del AFWOR. En el caso del Servicio Aerofotográfico Nacional, los encargados informan que las imágenes de archivo no indican autoría más allá de la institución, probablemente por considerarse como servicios institucionales (comunicación electrónica del 16 de agosto de 2018). Otra alternativa sería la revisión de los archivos de la revista *The West Coast Leader* a sugerencia del AFWOR, ya que existió una estrecha relación comercial y amical entre Runcie y la empresa mencionada. En todo caso, este es un tema que amerita una investigación a profundidad.

imposibles de imaginar desde la tierra” (Weems 2012: 324). De otra parte, en la aerofotografía de guerra desde la perspectiva cartesiana presente en el factor de la escala, puesto que “ofrece una experiencia de panoptismo que parece ser real e instantáneo. Al hacerlo, la foto parece borrar la evidencia de su propia creación y, por tanto, su representación a comprenderse como una realidad a priori” (Weems 2012: 345). La imagen 4, una toma oblicua de Runcie, sirve de ejemplo.

Imagen 4
Lima y Balnearios Ca. 1940



Fuente: AFWOR

La vista panorámica, orientada del suroeste hacia el centro histórico de la ciudad, muestra la paulatina consolidación de la expansión urbana durante el Oncenio. En el medio de la foto aparece el centro tradicional de Lima, como una retícula de pequeños bloques. Sus límites son poco definidos, salvo en la parte superior, donde el río Rímac atraviesa horizontalmente la foto. Adicionalmente, sobresale su crecimiento en dirección al mar, lo que serían Santa Beatriz y La Victoria. Si la mirada continúa descendiendo encontraremos un segundo enclave, el barrio de Miraflores. Ambas secciones están conectadas por una avenida: una línea blanca curvada que nace en el centro, cruza los nuevos barrios y culmina en un tercer conglomerado residencial: el balneario de Barranco (en el borde inferior del encuadre).

La foto retrata la expansión urbana, pero invita a su lectura en dirección contraria, del Sur al centro y no al revés, por efecto de la ubicación de Runcie. En la fotografía oblicua, los objetos más cercanos al primer plano se aprecian con mayor nitidez, decreciendo conforme se distancia. Al punto que los cerros del distrito del Rímac, detrás de la ciudad y al otro margen el río, pierden volumen y aparentan un conglomerado de pequeños montículos, aplanados al disponerse en el tercio superior del encuadre para ganar profundidad en el horizonte. La imagen realza la zona de la ciudad que va creciendo conforme los grupos más acomodados abandonan sus residencias en el centro. Este desplazamiento apertura nuevas lotizaciones aprovechando las vías de circulación que conectan ambos puntos de la ciudad. En su trazo queda expuesto cómo los grupos económicos de poder redefinen una lectura del territorio.

El contraste sobre la superficie es importante. Por la distancia de la toma, los terrenos urbanizados pierden volumen: queda la sensación de una regularidad que se extiende sobre los predios rurales de su alrededor. Si la ciudad queda definida por sus límites tanto físicos como naturales y sociales, en la vista el litoral opera como un límite natural en dirección a los cambios urbanísticos. Por el contrario, el río Rímac queda dispuesto como punto cero, ya que Lima aparenta situada a uno de sus lados, ocultando las residencias de la margen opuesta. En otras palabras, las viviendas del otro margen, de la población plebeya, no son consideradas parte de la ciudad.

Esta distinción en la concepción de dos elementos naturales de la ciudad amerita mayor énfasis. En la imagen 5, el interés de Runcie es la Plaza de Armas de Lima. La disposición del encuadre deja fuera de la toma a las edificaciones de la década de 1920 en adelante. Verticalmente, predominan las torres de las iglesias en el paisaje urbano y, en lo horizontal, los claustros religiosos solo compiten con la Plaza de Armas. Así, la amplitud contribuye con una sensación de vacío que, sumado al contraste de tonalidad del edificio de mayor altura (la Catedral de Lima) y el de mayor extensión (el palacio de Gobierno), revisten el lugar de monumentalidad. Pero en esta descripción el río Rímac es un elemento marginal de la imagen y no es un límite, pues no resalta a la mirada.

Imagen 5

Vista aérea del Centro de Lima. Plaza de Armas de Lima. Ca. 1930



Fuente: AFWOR.

Ahora bien, la imagen 6 es una vista del Sur – Oeste de la ciudad. Destaca la avenida Leguía, por su trazo en diagonal desde el extremo derecho inferior hasta perderse en la parte superior al costado de un parque. Por el ornato del paseo central, esta avenida contrasta con el camino paralelo sin pavimentar delineado para la construcción de una futura avenida. No obstante, la Av. Leguía parece fuera de su interés en esta fotografía, debido a la profundidad de la imagen: en el tercio superior del encuadre deja la impresión del final de la ciudad en la superficie del acantilado, un terreno con vegetación y libre de construcciones.

Por la posición de Runcie para el registro de la ciudad uno asume que está mirando los balnearios colindantes con el litoral: Barranco, Chorrillos o Miraflores. Sin embargo, esta es una trampa de la profundidad de la imagen, porque uno en realidad se encuentra en las primeras cuadras de la avenida Leguía, muy cerca del centro tradicional. El ángulo inclinado de la toma resalta la infraestructura del tercio inferior de la foto, ganando volumen; mientras aplanar todo lo que se encuentre en el tercio superior, ganando un mayor alcance en el horizonte. En esta foto quizá se aprecia con más facilidad la vista tan particular que produce una fotografía aérea oblicua.

De ese modo, el fotógrafo juega con la mirada de manera tal que alimenta una referencia al mar como límite en dirección Oeste. En el horizonte, el corte abrupto de la trama urbana en el tercio superior inserta la referencia del Océano Pacífico y visibiliza la brecha entre éste y la ciudad. En consecuencia, dicho proceso produce un malecón que opera como una discontinuidad que refuerza la significación del litoral como el límite de la expansión urbana. No en balde, en las siguientes décadas en toda esa zona liminar se consolidará un largo malecón que hasta la fecha es deleite de la población limeña, así como de sus visitantes.

Imagen 6

Avenida Leguía (hoy Av. Arequipa), Lima. ca. 1930



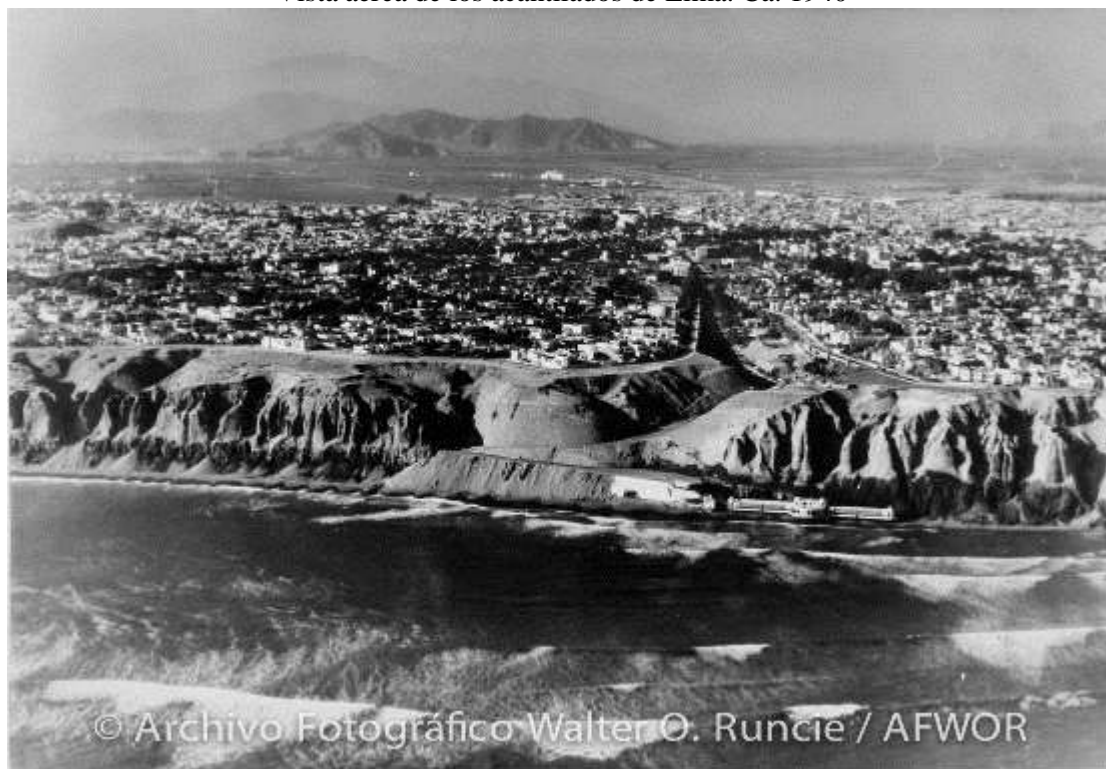
Fuente: AFWOR

En cambio, en la imagen 5 el río Rímac corre con una suerte distinta, porque no todo fenómeno natural es en sí mismo un límite ni viceversa. Incluso, la identificación de un elemento como límite varía en el tiempo. Si uno regresa a la Imagen 2 notará que en la ciudad colonial el río Rímac demarcó parte del perímetro de la ciudad durante el siglo XVII. De hecho, en su margen izquierda se construyó parte de la Muralla de la ciudad entre 1684 y 1687. En este momento de la historia republicana de Lima, el río Rímac termina reducido a un elemento marginal de la composición fotográfica. El lector aprecia una redefinición del territorio, producto de la expansión y modernización urbana impulsada por el gobierno de Leguía.

Sin embargo, la caracterización del litoral debe tomarse con precaución. En la imagen 7, la orientación de Oeste a Este retrata parcialmente el barrio mesocrático de Miraflores. La foto es un primer plano tomando como referencia la extensión del acantilado que delimita el barrio. La discontinuidad, aquí, es ambigua por dos motivos. De una lado, aparece el balneario de Miraflores a sus pies dando una lectura de conjunto entre la parte inferior y superior del acantilado; y, de otro lado, hay una profundidad resultante de la quebrada Armendáriz y su conexión con una avenida que da la sensación de proyectarse hasta las montañas en el horizonte. Estos elementos dialogan con el litoral representado por el acantilado brindando una sensación de unidad en la imagen.

Imagen 7

Vista aérea de los acantilados de Lima. Ca. 1940



Fuente: AFWOR

Mientras tanto, en el horizonte, el espectador solo aprecia algunas residencias junto con áreas verdes de Miraflores; por la ubicación del fotógrafo la toma reduce el volumen del conjunto, así como de sus elementos, aparentando la existencia de una homogeneidad entre las construcciones y la vegetación. Al mismo tiempo, la imagen deja la sensación que toda la parte registrada del barrio estuviera desconectada del resto de la ciudad, debido a los terrenos baldíos inmediatamente posteriores a la aglomeración de viviendas. Más aún, el centro tradicional y sus edificaciones emblemáticas se pierden en

la perspectiva de la foto. De la zona histórica de la ciudad solo resalta el cerro San Cosme al fondo de la toma

En mi opinión, en la imagen 7 el acantilado pierde fuerza como límite, pues se convierte en el referente para la fotografía del barrio de Miraflores. En la década de 1960 en las faldas de dicho accidente geográfico desarrollarán el proyecto de la Costa Verde. Pero en un mismo movimiento, en la confluencia de la expansión residencial y el litoral, emergió en la parte superior del acantilado un malecón que marca y recuerda el límite de la ciudad, como quedó registrado en la imagen 6. A primera vista esto parece una contradicción. No obstante, de ser así en nada anula el desarrollo de la ciudad ni como es apropiado el territorio.

Runcie aprehende con finura la significancia de este elemento natural incorporado al desarrollo urbanístico de la capital, ya que su trabajo implica el reconocimiento de información “para construir planos y mapas, o con visiones más cercanas desde vuelos bajos que permitieran ver los más mínimos cambios en un predio u obra” (Roca 2011: 84). La búsqueda de imágenes que proporcionen el mayor detalle posible fueron parte de su práctica profesional; ya sea consciente o no estas fotografías trascienden la documentación de una condición física o elementos materiales, adentrándose en la construcción social de los mismos.

Un atributo similar de este acervo fotográfico puede identificarse en tomas con una lectura más amplia de los procesos de transformación de la ciudad. A diferencia de los registros parciales anteriores, la imagen 8 ofrece una panorámica que retrata los principales cambios urbanísticos de Lima. A la izquierda, el centro tradicional de Lima, delimitada por la avenida Circunvalación (conformada por dos avenidas y un paseo). Algunas intervenciones urbanas permitirán al lector ubicarse con mayor facilidad. En el extremo inferior izquierdo aparece un ovalo en donde uno encuentra el monumento conmemorativo al Combate del Dos de Mayo inaugurado en 1874. Si uno toma la avenida en diagonal (Alfonso Ugarte) que conecta con el otro óvalo, llega a la Plaza Bolognesi (1905). Luego, hay una avenida que parte de este monumento en perpendicular hacia el lado izquierdo superior de la foto, atravesando una frondosa área rectangular verde conocida como el Parque de la Exposición y el Palacio de la Exposición, ambos estrenado en 1872. El trazo de la avenida desde la Plaza Bolognesi hasta el Parque de la exposición se conoce como el Paseo Colón, construida por el presidente Nicolás de Piérola en 1898, y el resto del trayecto lleva el nombre de la avenida Miguel Grau. Todo este recorrido forma dos lados que conectados con el margen izquierdo del encuadre forman un

triángulo. Allí, al interior de esta forma geométrica uno encuentra el centro histórico tradicional; mientras tanto, las obras mencionadas representan los primeros atisbo de una modernización ornamental, en clara influencia del París de Hausmann, produciendo la densificación de la ciudad tradicional que estimulará las primeras extensiones fuera las fronteras meridionales de la antigua Muralla de Lima.

En el Oncenio las principales modificaciones ocurrieron al exterior de este espacio. Sin embargo, Leguía quiso resituarse el corazón de la zona tradicional con la construcción de una nueva plaza. Otra vez en la imagen 8, uno puede ubicarse en el monumento conmemorativo al Combate del Dos de Mayo (1874) y seguir la otra gran vía (la avenida Nicolás de Piérola) que conecta al interior del terreno hasta la Plaza San Martín, inaugurada en 1921 para el Centenario de la Independencia. De allí, la avenida continúa su trazo hasta Miguel Grau. Todo este emplazamiento fue central para que la Plaza San Martín se convirtiera en el nuevo eje articulador del centro histórico. Pero Leguía fue más allá del perímetro tradicional. El gobierno, como ya se mencionó, trazó las avenidas Leguía (1921) y El Progreso (1924), aprovechando en lotizar nuevas urbanizaciones alrededor de ambas vías de circulación. En la Imagen 8, todas las construcciones al lado opuesto de la avenida Grau en dirección al margen derecho de la toma son las construcción resultantes del proceso de modernización urbana impulsado durante el Oncenio. Allí, la foto documenta la expansión de la ciudad sobre el territorio, a través de los nuevos barrios, nuevos espacios públicos y nuevas avenidas.

Imagen 8
Vista aérea de Lima. *ca.* 1935



Fuente: AFWOR.

La imagen presenta tres ciclos constructivos distintos como el “marco moderno en que se desenvuelve este espacio, que consideramos lo moderno como algo que se busca de manera permanente” (Roca 2011: 91). Los deseos modernistas emparentados con sus correspondientes periodos históricos dejan su incisión en la superficie de Lima: la ciudad colonial amurallada, el proyecto hausmanniano predominante en la segunda mitad del siglo XIX y la urbe cosmopolita influenciada en el modelo de casa-jardín londinense de principios del siglo XX. Fuera de la foto quedó el corazón del centro tradicional, con la Plaza de Armas. Esto no extraña, debido a que ninguno de estos proyectos trató de intervenir el corazón del Damero de Pizarro (Muñoz 2001).

Finalmente, como se aprecia en la toma de Runcie las nuevas urbanizaciones no estuvieron exentas de contradicciones. En la imagen 9 se ha demarcado sobre la fotografía el barrio de Santa Beatriz y el barrio de La Victoria, separados por una avenida sin pavimentar. Uno puede reconocer en esta fotografía intervenida los contrastes entre ambas nuevas zonas de la ciudad: el primero con áreas verdes, espacios recreativos, avenidas transversales; el segundo, un barrio para obreros que carece de todos estos emplazamientos, solo es una retícula de bloques uniformes de viviendas una al costado de la otra. Dicha “situación da cuenta del patrón urbano más importante de Lima moderna: la segregación social por barrios” (Ramón 2014: 48). Mientras Santa Beatriz fue desarrollado para sectores acomodados que gozaron de una amplia infraestructura urbana, en La Victoria residieron los obreros bajo el dominio del concreto y la tierra con

un solo emplazamiento público: su plaza. Silva (2016) sostiene que la perspectiva urbanística muestra en la topografía los elementos y las formas de un sistema continuo; no obstante, la mirada de la foto aérea de Runcie introduce la fragmentación del territorio como secuela de nuestra experiencia moderna.

Imagen 9

Vista aérea de Lima. ca. 1935 / Modificada



Fuente: AFWOR, la delimitación de ambos barrios es referencial.

Un detalle importante en la fotografía aérea corresponde a la dificultad de centrar los objetos representados en las tomas oblicuas. Pero esto en ningún momento desalentó la captura de estas imágenes por su vistosidad. En el caso de Runcie, aproximarnos a estas imágenes permite explorar lo que llamó su atención como estadounidense asentado en la capital de Perú. Si la abstracción de la fotografía aérea vertical tiende a lo universal (a los patrones para una caracterización urbana), estas tomas oblicuas producen un efecto contrario. Un ejemplo es la fotografía del Monumento conmemorativo al combate del Dos de Mayo de la imagen 10. Inaugurado en 1874, la construcción aportó al proyecto modernista de su momento, orientado por el criterio del ornato (Majluf 1994).

Imagen 10

Vista aérea de Lima. Plaza Dos de Mayo ca. 1940



Fuente: AFWOR.

En la imagen, el monumento resalta por su ubicación en el tercio inferior de la foto. Al mismo tiempo, el espacio público documentado dialoga con la avenida Nicolás de Piérola que se despliega en dirección casi vertical al tercio superior, perdiéndose en el fondo. El resultado de la combinación de ambos elementos permiten en la imagen una profundidad en torno a una serie homogénea de edificaciones que contribuyen a la percepción de un plano regular con la Plaza San Martín en el fondo y apenas perceptible como remate. En este espacio urbano “lo que se quiere observar son precisamente las propiedades y cualidades de las cosas mismas, y no su relación con otras cosas, así como tampoco interpretaciones significativas” (Silva 2016: 97). De ese modo, la amplitud de la Plaza Dos de Mayo produce una impresión de vacío que ilustra la obra pública: la aprehensión de la ciudad desde los atributos de orden modernizador de la vida social.

Si bien el interés de Runcie se despliega sobre las obras de gran superficie de terreno, no fue su único interés. Las imágenes 11, 12 y 13 capturan desde distintos puntos de referencia el mismo elemento: el Ministerio de Hacienda y Comercio (1952-1953). Una obra perteneciente al apogeo del modernismo en su estilo internacional en el Perú. Sin embargo, su proyección pertenece al arquitecto Guillermo Payet, quien en este

edificio dialoga esta tendencia arquitectónica predominante con atributos referentes a una cultura local.

Imagen 11
Ministerios de Hacienda y Comercio ca 1954



Fuente: AFWOR.

Imagen 12
Ministerios de Hacienda y Comercio. ca. 1954.



Fuente: AFWOR.

Imagen 13
Ministerios de Hacienda y Comercio. ca. 1954.



Fuente: AFWOR.

El edificio de Payet, de 11 niveles y un sótano, mantiene cierta matiz localista en relación con el estilo arquitectónico del modernismo internacional, ya que “asume las contradicciones de utilizar procedimientos modernos con composiciones más bien académicas y simétricas” (Martuccelli 2017: 190). En otros términos, estamos frente al impulso de los denominados rascacielos de concreto armado de orientación funcionalista, racional y masiva pero regionalista. Lo curioso es que en las tres fotos sobre el mismo edificio (imágenes 11, 12 y 13) la cámara de Runcie toma una distancia considerable; así, pierde de vista todo detalle arquitectónico que realce la obra¹⁹. Una muestra de ello es la ausencia de una foto que registre el frontis del edificio, donde destacaría por su propio diseño el nivel del ingreso marcado por un amplio vano de doble altura que sobresale en dirección a la calle, construido con mármol y vidrios de gran formato. Sin embargo, el énfasis de Runcie son la verticalidad y el volumen que la distingue de las construcciones de los alrededores.

Hay un interés en su monumentalidad: nunca vemos la fachada, por más que el avión con la cámara está virando alrededor de la edificación. Debido a la prosperidad de la década de 1950, estas fotografías aéreas destacan “la apoteosis del desarrollo técnico de la arquitectura y la ingeniería civil, la imagen propagandística de los grandes

¹⁹ Rivera (1997: 44) los describe de la siguiente manera: “El volumen de la escalera y los primeros pisos están revestidos de mármol, ostentando la soltura económica y el poder del Estado, donde se encuentran 6 esculturas como elementos decorativos; el cuerpo central se encuentra enmarcado con un mármol oscuro y una gran superficie vidriada, cuya función principal es iluminar al espacio de doble altura”.

lanzamientos de programas sociales y obras públicas del poder político imperante” (Iglesias 2013: 386). De igual forma, ocurre con la avenida Abancay, construida en la misma década, fácil de identificar porque es la vía más ancha, de doble carril, y más larga, en las tres imágenes cruza de un extremo al otro el encuadre de la toma. Incluso, si uno sugiere que su atención está en dicha avenida, Runcie mantiene la mirada en el mismo criterio: la monumentalidad, a través del ancho y extensión del trazo de la vía.

En continuidad con lo anterior, la imagen 14 registra la Plazuela Elguera, en el centro tradicional de la ciudad, con tres construcciones emblemáticas de este momento. Alrededor de la plazuela están los edificios de Seguros La Fenix Peruana (1948) y Wilson (1946), del arquitecto Enrique Seoane. Al otro lado del cruce está el edificio Ferrand Hnos. (1947), proyectado por el arquitecto Fernando Belaunde y construido por el arquitecto Alva Manfredi. Así, esta intersección aglomera los matices estilísticos de los enunciados ortodoxos que calaron entre los arquitectos peruanos en la década de 1940. En breve, destaca la confluencia de lo particular con la solución arquitectónica de carácter global (racionalismo neutro, estilo replicable y sin identidad).

Imagen 14

Vista aérea de Plazuela Elguera. *ca.* 1948.



Fuente: AFWOR.

Runcie captura este núcleo de edificaciones orientándose por la avenida Inca Garcilaso de la Vega, que atraviesa horizontalmente la foto. En la parte inferior quedan dos edificios de Seoane, representativos de su transición del estilo neocolonial al modernismo (1945-1950), negándole la vista del frontis al observador. Su obra de 1947 en la esquina de Garcilaso con Quilca es un edificio de oficinas y departamentos que busca integrar lo nacional con lo internacional: “un primer piso de base neocolonial, el cuerpo central con cuatro pisos de lenguaje racionalista y los dos últimos que son su remate de relieves prehispánicos, sacados del repertorio Chimú” (Martuccelli 2017: 233).

El otro edificio de Seoane, con el nombre de La Fenix, está ubicado en la plazuela Elguera y quedó expuesto íntegramente desde la parte posterior, aunque permite apreciar la curvatura de su estructura, lo cual reviste de plasticidad y movimiento la construcción. Uno puede apreciar que el edificio todavía está en construcción, desprendiéndose de este dato que la fecha exacta de la imagen corresponde con el año de 1948. En este caso la orientación modernista se impone a través de la simetría en su composición volumétrica, pero quedaron rezagos referenciales como el sobrio friso decorado de rombos del cuerpo central, en diálogo con el edificio Wilson. Si Seoane trabajó una búsqueda contemporánea de la peruanidad en su obra (principalmente en los arreglos de la fachada), la historia del edificio Ferrand Hnos. fue totalmente distinta.

El arquitecto Belaunde proyectó una construcción moderna de seis niveles con una forma curva en dirección a la avenida Garcilaso de la Vega. Una vez inaugurado, los vecinos y la municipalidad criticaron su diseño, generando modificaciones realizadas por Manfredi con aprobación del proyectista. En adelante quedarían incorporados “elementos coloniales, lo que hace que el proyecto original [...] pierda la composición de las ventanas horizontales en la fachada curva del edificio” (Chumpitaz 2011:106). Runcie privilegia el volumen de la altura de los edificios conectada con otros elementos del paisaje: la plazuela, otras construcciones elevadas y la avenida para un disfrute del conjunto.

La unidad registra la materialización del discurso civilizatorio impulsado por la emergente economía capitalista como una apreciación objetiva de una realidad urbana. En ese sentido, la vista aérea se valida a sí misma. No extrañe que en la toma los edificios oculten el local de la congregación de las Esclavas del Corazón de Jesús, ya que, por su adscripción religiosa, refiere a una tradición virreinal que las corrientes modernistas de la época rechazaban. Asimismo, la foto proyecta un imaginario de “país en adelante y progreso, según los preceptos de la Modernidad, acorde al contexto temporal en que se produjeron tales imágenes” (Iglesias 2013: 387).

La bonanza económica empata con una expansión urbana producto de la intensa actividad constructiva de los actores privados (imagen 14), así como la promoción de la arquitectura moderna en las obras de los gobiernos de turno (imágenes 11, 12 y 13). Runcie toma conciencia de su tiempo y la efervescencia del estilo moderno en un momento de vida próspera; sin embargo, otros registros, como la imagen 10, la Plaza 2 de Mayo, evidencian su interés por lo local y su historia, tomando distancia de los arquitectos modernistas peruanos.

5. Conclusiones

La fotografía aérea de Runcie es una expresión de la cultura visual limeña en la primera mitad del siglo XX. De una parte, la visión impresa en esta fotografía coincide con cambios en el método de aprehensión de los fenómenos urbanísticos: “un nuevo conjunto de líneas de visión, orientaciones y arreglos visuales que requerían la invención de nuevas estrategias interpretativas, tanto analíticas como subjetivas” (Weems 2012: 343). No en vano el fotógrafo estadounidense asentado en el Perú registra edificaciones que se caracterizan por una volumetría exigente de una racionalidad milimétrica en las pautas constructivas y nuevos materiales. En perspectiva, ninguna de las imágenes aquí analizadas fue llevada a cabo por un maestro sin educación profesional. Por el contrario, todas las tomas recogen obras de algún arquitecto, artista o urbanista con formación académica.

De otra parte, la experiencia que proporciona la aerofotografía de Runcie acontece junto con una relectura del territorio. En la década de 1920 la ciudad se expande como resultado de un proceso de modernización urbana. En las décadas siguientes la dinámica de Lima continuará en esa dirección, bajo la consolidación de las ideas modernas en arquitectura y urbanismo. Los nuevos emplazamientos (edificios, plazas, urbanizaciones, etc.) y la dinámica expansiva produjeron una resignificación del territorio urbano. No obstante, estas fotografías solo resaltan en el paisaje urbano las obras con materiales constructivos. Desde el aire, el registro ausente son los bosques, los centros arqueológicos entre otras áreas que por entonces proliferaban dentro del entramado urbano. La priorización de la obra de concreto delimita la mirada del lente de la cámara.

En consecuencia, podríamos inferir que la visión de la aerofotografía y la modernización urbana comparten una misma orientación sobre lo que se va a ver. Una nueva ciudad (moderna) para una nueva visualidad (moderna) y viceversa. No obstante,

el registro en cada una de las fotos deja fuera de la ecuación modernizadora a sus habitantes. Si bien esto corresponde con un factor técnico –la distancia entre la cámara y la superficie impide la identificación de las personas–, en esta investigación cuenta con un atributo adicional: una élite representada primero por el gobierno y después por los sectores económicos que desconoce en sus habitantes un ápice de modernidad (o las modernidades) que imprimen sobre la ciudad en cada ciclo constructivo.

Pero solo se comprenderá mejor esta idea si añadimos un detalle: Runcie nunca registra los barrios de la plebe, en donde también se realizaron algunas construcciones para el mejoramiento de la ciudad. Esta omisión no fue casual, porque la élite buscó reiterativamente modernizar la ciudad como prueba material del progreso que vivía este grupo de la sociedad. Hay un interés por lo que se quería ocultar y la aerofotografía era funcional a este deseo. De todo esto se desprende que la confluencia urbe-fotografía también comparte una orientación sobre cómo ver lo que debe ser visible. Si la mirada es una forma de ver socialmente construida, la aerofotografía aquí analizada permite adentrarnos al desarrollo de la mirada hegemónica de la élite limeña.

El tema de la mirada expresa una aprehensión del territorio en clave moderna. Runcie registra el predominio de elementos materiales sobre la superficie, soslayando los imaginarios de una sociedad moderna ideal. Más allá del ímpetu de la élite, emerge en las fotos algunas contradicciones sociales. Como muestra el análisis de la imagen 8, la resignificación del territorio implicó una fragmentación del espacio, acompañado de exclusiones sociales en el uso del suelo y el acceso a la infraestructura urbana. Pero la aparente neutralidad que acompaña a este tipo de documentación entra en cierta tensión si articulamos la aerofotografía de Lima con su autor, quien operó en los márgenes de la actividad comercial y de la artística, en tanto su perfil estético dialogó con los gustos e intereses de sus clientes.

El hecho que Runcie salvaguardó en sus archivo las fotos de tipo oblicuo es un elemento clave, debido a que estas expresan el contrapunto entre la descripción de la ciudad y la exaltación visual de elementos urbanísticos. Así pues, uno identifica las dimensiones sociales de los cambios sobre el territorio, como la redefinición de los límites a través de la significancia de elementos naturales, la coexistencia de ciclos constructivos en una misma superficie, una postura sobre la arquitectura moderna peruana, etc. Esta singularidad desplegada en los intersticios de la imagen justifica la importancia del acervo de Walter O. Runcie en la historia de la fotografía peruana. Sin embargo, esta valorización podría quedar en deuda con el fotógrafo, debido a que durante la revisión del archivo

reconocimos la existencia de carpetas con fotografías de Lima tomadas a pie. De igual forma, hay carpetas con fotos aéreas de otras regiones del país esperando por futuros estudios. En lo que respecta a esta investigación, las tomas a pie de la ciudad contienen una relevancia para la profundización de los argumentos aquí desarrollados.

Bibliografía consultada

- Anónimo. 1951. “La apasionante vida de un cameraman americano”. *Cahuiide* N° 121-122 (1951): 26-29.
- Aguirre, Carlos. *The Criminals of Lima and Their Worlds. The Prison Experience 1850-1935*. Durham: Duke University Press, 2005.
- AFWOR. s/f. *Walter O Runcie Timeline – línea de tiempo*. Lima: mimeo.
- Ben David, Lior. “Modernización y colonialismo en la ‘Patria Nueva’: La perspectiva de los delincuentes indígenas ‘semi-civilizados’”. En *La Patria Nueva. Economía sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*, editado por Paulo Drinot. Raleigh: Editorial Acontracorriente, 2018: 115-138.
- Besse, Jean-Marc. “Geografías aéreas”. En *La fotografía del territorio*, editado por Alex S. Mclean. Barcelona: Gustavo Gilli, 2003: 336-363.
- Bill, Joseph. *Use of Aerial Photography in Urban Planning*. Paper read at Semi-Annual Meeting of the Society, Sacramento, California, October 10, 1951. https://www.asprs.org/wp-content/uploads/pers/1952journal/sep/1952_sep_760-761.pdf
- Chumpitaz Requena, Favio. *Fernando Belaunde Terry. El arquitecto*. Lima: PUCP, 2011.
- Dagicour, Ombeline. “Political Invention in the Andes: The Peruvian Case. An Essay in President Augusto B. Leguia Strategies and Practices of Power during the Oncenio, 1919-1930”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* n.º 51 (2014): 59-86.
- Deustua, José. “Routes, roads and silver trade in Cerro de Pasco, 1820-1860. The internal Market in Nineteenth-Century Peru”. *HAHR* 74, N° 1 (1994): 1-31.
- Drinot, Paulo. *The Allure of Labour. Workers, Race and the Making of the Peruvian State*. Durham: Duke University Press, 2011.
- García Bryce, José. “La arquitectura en el virreinato y la república”. En *Historia del Perú. Procesos e instituciones*, Tomo IX. Lima: Editorial Juan Mejía Baca, 1980: 11-168.
- Giraud, Silvia y Arenas, Patricia. “Científicos europeos en el altiplano boliviano-argentino: antropología, expediciones y fotos”. *Anales del Museo de América* n.º 12 (2004): 125-146.
- Gómez Cervantes, Yuri. *Luz y sombra en los andes peruanos en la primera mitad del siglo XX. Representación y poder en la fotografía de Sebastián Rodríguez y*

- Martín Chambi. Tesis Magister Estudios de la Cultura. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2015.
- Gunther, Juan. 1983. *Planos de Lima 1613-1983*. Lima: Industria Gráfica S.A.
- Heilman, Patricia Jaymie. “Por un imperio de ciudadanos: el movimiento ‘Tahuantinsuyo’ en el Ayacucho de los años 1920”. En *La Patria Nueva. Economía sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*, editado por Paulo Drinot. Raleigh: Editorial Acontracorriente, 2018: 169-198.
- Hamann, Johanna. *Leguía, el centenario y sus monumentos. Lima: 1919-1930*. Lima: PUCP, 2015.
- Iglesias Sánchez, Brenda. “La idea de Ciudad a través de la fotografía documental Venezolana, 1970-2000”. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología* 23, n.º 68 (2013): 377-400.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). *El uso de mapas y fotografías aéreas*. Bogotá: El Instituto, 1992.
- Ludeña, Wiley. “Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal”. *Eure* 28, n.º 83 (2002): 45-65.
- Luna, Pablo. “El Estado de la ‘Patria Nueva’ o la victoria de las estructuras”. En *La Patria Nueva. Economía sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*, editado por Paulo Drinot. Raleigh: Editorial Acontracorriente, 2018: 35-82.
- Majluf, Natalia. *Escultura y espacio público. Lima, 1850-1879*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1994.
- Manrique, Nelson. “Presentación”. En *La Patria Nueva. Economía sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*, editado por Paulo Drinot. Raleigh: Editorial Acontracorriente, 2018: vii-ix.
- . *Historia de la República*. Lima: COFIDE, 1995.
- Martuccelli, Elio. *Arquitectura para una ciudad fragmentada. Ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*. Lima: Universidad Ricardo Palma, 2017.
- Mc Evoy, Carmen. *La utopía republicana: ideales y realidades en la formación de la cultura política peruana. (1871-1919)*. Lima: PUCP, 1997.
- Meza Bazán, Mario. *Caminos al progreso. Mano de obra y política de viabilidad en el Perú: la Ley de Conscripción Vial, 1920-193*. Tesis de Licenciatura en Historia. Lima: UNMSM, 1999.
- Miró Quesada, Oscar. *Elementos de geografía científica del Perú*. Lima: Librería Francesa Científica y Casa Editorial E. Rossay, 1925.

- Muñoz, Fanni. *Diversiones públicas 1890-1920. La experiencia de la modernidad*. Lima: Red para el estudio de las ciencias sociales en el Perú, 2001.
- . “Las diversiones y el discurso modernizador. Los intentos de formación de una cultura burguesa en Lima (1890-1912)”. *Allpanchis* n.º 49 (1997): 55-85.
- Nadar (Gaspard-Félix Tournachon). *À terre et en l’air. Mémoires du Géant, par Nadar*. Paris: Dentu, 1864.
- Niño de Guzmán, Guillermo. “Walter Runcie Stockhausen. Visiones de un pionero”, En *Puente. Ingeniería. Sociedad. Cultura* n.º 26 (2012): 61-68.
- Paz Soldán, José. *Geografía del Perú*. Lima: Librería e Imprenta D. Miranda, 1943.
- Ramón, Gabriel. “El inca indica Huatica: simbología precolonial e intervención urbana en Lima, 1920-1940”. En *Lima, siglo XX. Cultura, socialización y cambio*, editado por Carlos Aguirre y Aldo Panfichi. Lima: PUCP, 2013: 21-56.
- . “En los arrabales de la civilización. La otra ciudad según los higienistas en la Lima del novecientos”. *Allpanchis* n.º 52 (1998): 81-112.
- Rivera Vigo, Luis Enrique. *Arquitectura y poder (1948-1980). Taller de Pre-Tesis*. Lima: UNI, 1997. <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/4515>
- Renique, José Luis. “El centro científico del Cusco”. *Histórica* 4, n.º 1 (1980): 41-52.
- Rengifo, David, 2018. “La Patria Nueva y el reestreno de la ópera *Ollanta*. Lima 1920”. En *La Patria Nueva. Economía sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*, editado por Paulo Drinot. Raleigh: Editorial Acontracorriente, 2018: 199-34.
- Roca, Lourdes. “La fotografía aérea en México para el estudio de la ciudad: el crucero de El Caballito”. *Anais do Museu Paulista* 19, n.º 2 (2011): 71-105.
- Romero, Emilio. *Geografía económica del Perú*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1930.
- Rosas, Alberto. “La fotografía peruana y el gran Mariscal Castilla”. *Revista del Instituto Libertador* n.º 8 (1969): 133-134.
- Runcie Tanaka, Carlos. “Conectando tiempos”. En *Intensidad y altura. Aerofotografía y mirada interior en la obra de Walter O. Runcie*. Lima: Galería CCPUCP, 2012: 13-15.
- Sekula, Alan. “The Instrumental Image: Steichen at War”. *Artforum* n.º 14 (9175): 26-35.
- Steichen, Edward. “American Aerial Photography at the Front”. *U.S. Air Service* 1, N° 5 (1919): 33-39.
- Vich, Víctor. “El discurso sobre la sierra del Perú: la fantasía del atraso”. *Crítica y emancipación* n.º 3 (2010): 115-168.

Villacorta, Jorge. “Rescate de un pionero”. En *Intensidad y altura. Aerofotografía y mirada interior en la obra de Walter O. Runcie*. Lima: Galería CCPUCP, 2012: 17.

Weems, Jason. “Wings over the Andes. Aerial Photography and the Dematerialization of Archeology circa 1931”, en *Past Presented. Archaeological Illustration and the Ancient Americas*, editado por Joanne Pillsbury. Washington D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2012: 319-354.

Archivos

Archivo Fotográfico Walter O. Runcie / AFWOR

Otras fuentes (conversaciones informales – julio 2018)

Carlos Runcie Tanaka – Director Archivo Fotográfico Walter O. Runcie / AFWOR

Frank Sotomayor – Asistente Archivo Fotográfico Walter O. Runcie / AFWOR